

Personalrochade im Autokartell

Kein Neustart im Dieselskandal: Ebenfalls belasteter BMW-Einkaufsvorstand soll in U-Haft sitzenden Audi-Chef ersetzen

Stephan Krull

Bereits seit dem 18. Juni, seit mehr als vier Wochen also, sitzt der Audi-Boss Rupert Stadler in Untersuchungshaft – höchste Zeit, für den Posten des Vorstandsvorsitzenden die Nachfolge zu regeln, um den Betrieb so gut als möglich am Laufen zu halten. Vorgeworfen werden Stadler Betrug und Falschbeurkundung. Vor allem besteht aber aus Sicht der Justiz Verdunklungsgefahr, weil er einen Informanten der Staatsanwaltschaft identifizieren und dann »beurlauben« wollte. Die Jagd nach Maximalprofiten und der Knast können eben dicht beieinanderliegen, wenn man erst mal in die Mühlen der Justiz geraten ist.

So geht es auch dem gegenwärtigen VW-Konzernchef Herbert Diess, der nach Martin Winterkorn und Matthias Müller bereits der Dritte innerhalb weniger Jahre ist. Beim Tochterunternehmen Audi bahnt sich das nächste Desaster an: Für Stadler wurde als Interimslösung der Vertriebsvorstand Abraham Schot eingesetzt. Nun soll es nach dem Willen von Diess der Einkaufsvorstand von BMW, Markus Duesmann, dauerhaft richten. Das *Handelsblatt* kommentierte den Vorgang am Dienstag so: »Die persönlichen Gründe, aus denen er seinen dort (bei BMW) noch gut ein Jahr laufenden Vertrag aufgibt, sind das persönlich gute Verhältnis zu Herbert Diess, dem Chef der Audi-Mutter Volkswagen. Die schätzen sich aus der Zeit, als Diess noch im BMW-Vorstand (2007 bis 2014) weilte.« Der VW-Konzernchef baut nun mit Duesmann seine Hausmacht in Wolfsburg aus, und Stadler wird vom Konzernvorstand wie vom Porsche-Piëch-Clan fallengelassen wie eine heiße Kartoffel.

Wozu wird der neue Audi-Chef gebraucht? Sein Freund aus BMW-Zeiten fordert laut *Manager-Magazin* vom 19. Juli für den VW-Konzern bis zu 15 Prozent Umsatzrendite. In Zahlen ausgedrückt: Bei einem Umsatz von 230 Milliarden Euro erzielte das Unternehmen im Jahr 2017 einen Gewinn von elf Milliarden Euro. Das möchte der Boss jetzt mehr als verdoppeln, auf über 20 Milliarden Euro, die dann an die Großaktionäre, den Porsche-Piëch-Clan und die Scheichs von Katar, abzuführen sind. Und dabei will Diess nach Möglichkeit nicht hören, dass diese Ziele unrealistisch sind – deshalb sitzt nun also ein alter Kumpel auf dem Chefsessel bei Audi.

Wie soll der angestrebte Profit realisiert werden? Offensichtlich weiterhin mit kriminellen Methoden. Genau das aber fürchten seit der Verhaftung von Stadler viele Manager im VW-Konzern. Abgesehen von der Austauschbarkeit des Führungspersonals, wird die untrennbare Verquickung der drei großen deutschen Autokonzerne, des »Fünferkreises« aus VW mit Audi und Porsche sowie Mercedes und BMW, durch diese Personalrochade deutlich. Genau gegen diesen exklusiven »Fünferkreis« laufen staatsanwaltliche Ermittlungen wegen vielfacher Kartellabsprachen – im Einkauf, gegenüber den Zulieferern, bei technischen Details, beim Abgasbetrug mit Dieselmotoren.

Allein im Volkswagen-Konzern wird gegen etwa 30 Personen ermittelt – unter anderem gegen den Aufsichtsrats- und gegen den Vorstandsvorsitzenden. Winterkorn musste gehen, Stadler sitzt in Untersuchungshaft, die beiden ehemaligen Audi-Manager Giovanni Pamio und Wolfgang Hatz wurden nur gegen Kautionsaus der Untersuchungshaft entlassen. Sie haben wie Ulrich Hackenberg, Heinz-Jakob Neußer, Stefan Knirsch und Ulrich Weiß zu unterschiedlichen Zeitpunkten bei VW, Audi, Porsche, Mercedes oder bei BMW gearbeitet. Auch hier schließt sich der »Fünferkreis«.

Neben VW, Audi und Porsche sind auch Daimler und BMW an dem großangelegten Abgasbetrug beteiligt. Daimler muss europaweit fast 800.000 Fahrzeuge zurückrufen, bei BMW wurde im März der Rückruf von 11.000 Luxuskarossen vom Typ »BMW 750« angeordnet. Entlarvend ist hier die Erklärung von BMW, man habe die Betrugssoftware für die SUV-Modelle entwickelt und »versehentlich« auf die zurückzurufenden Autos »aufgespielt«. Und davon will das Vorstandsmitglied Duesmann nichts gewusst haben? Insgesamt gibt es bei den ganzen Manipulationen nur zwei Möglichkeiten: entweder die Manager haben es gewusst, dann sind sie Teil der kriminellen Vereinigung, oder sie haben es nicht gewusst – dann sind sie völlig ungeeignet zur Leitung solcher Unternehmen.

Alle Hersteller haben jetzt Probleme, rechtskonforme Fahrzeuge auf den Markt zu bringen. Die Halden unverkaufter Fahrzeuge werden immer größer. Selbst die Parkhäuser am unvollendeten Berliner Flughafen BER sollen ab August als Abstellfläche für unverkäufliche Fahrzeuge genutzt werden. In etlichen Werken werden nach den oftmals verlängerten Sommerferien bereits Bandstillstände und Produktionsunterbrechungen geplant. Als »Kurzarbeit«, für die die Arbeitslosenversicherung Lohnanteile übernehmen würde, kann das kaum durchgehen. Es würde sich dann also mindestens um temporäre »Arbeitslosigkeit«, die von

den Beschäftigten selbst zu finanzieren wäre, handeln. Eine kleine Rochade im Kartell der Konzerne, der Austausch von Managern zwischen den Autobauern, reicht ganz sicher nicht aus, dieses Problembündel zu lösen.

[*https://www.jungewelt.de/artikel/336692.personalrochade-im-autokartell.html*](https://www.jungewelt.de/artikel/336692.personalrochade-im-autokartell.html)